



НАЦИОНАЛНО СДРУЖЕНИЕ НА АВТОБУСНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ В БЪЛГАРИЯ

бул. "В. Левски" 140, София 1504, България, тел.: +359 (2) 945 38 60; факс: +359 (2) 945 39 99
e-mail: office@nsapb.bg, web: www.nsapb.bg



ДО
Г-Н ИВАЙЛО МОСКОВСКИ
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪБЩЕНИЯТА
УЛ. "ДЯКОН ИГНАТИЙ" № 9

Изх. №9 /05.05.2015г.

Уважаеми г-н Московски,

Държавната политика в областта на транспорта се изразява в концепции, стратегии, прогнози акценти за развитието на отделните видове транспорт, като предлага насоки за актуализация на законова уредба, правилата и условията за координация, взаимодействие, контрол и конкуренция между тях.

Със Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 година е представен моделът по който следва да се изпълнява заложеното в нея, като определя основните приоритети и мерки в съответствие на формата на стратегическите документи за развитие на транспортната политика на ЕС. Стратегията беше изготвена през 2008 год., като основно беше съобразена и с Оперативна програма "Транспорт 2007 – 2013".

В Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура 2014 – 2020" осезаемо се акцентира върху изграждането, модернизацията и реконструкцията на железопътната инфраструктура явно повлияно от повишените изисквания по отношение на отделяните вредни емисии в атмосферата, заложен в основните приоритети на ЕС.

Последва проект, предложен за обществено обсъждане, за Стратегия за развитие на железопътния транспорт в Република България и План за оздравяване и развитие на групата на "ХолдингБДЖ" ЕАД за периода 2015-2022 година, като формулировката е в края на разглеждания период България да притежава по-конкурентно способна, финансово стабилна, безопасна и сигурна железница, която да удовлетворява интересите на населението за качествен транспорт и да допринесе за развитието на бизнеса в страната. Проектът предвижда освен инфра`структурата, но и подвижният състав, необходим за реализиране на експлоатационната дейност в сферата на пътническите превози, да се стопанисва и управлява от държавни

предприятия, което вече е предпоставка за **неяснота** по приоритетите за развитието на отделните видове транспорт.

В оперативна програма транспорт **целите** са дефинирани предимно в посока изграждане на инфраструктурата, която безспорно следва да бъде подчинена на очакваните ефекти в транспортната дейност, но не и самата транспортна дейност да бъде третирана като **подцел** на ОПТ и то с неясна определеност в бъдещето.

Проблемът с неяснотата по приоритетите за развитието на отделните видове транспорт засяга преди всичко автотранспортните оператори и БДЖ, защото с реструктурирането на транспортния пазар естествено е да се очаква пренасочване на инвестициите в посока на по-ефективния транспорт и ще предпази операторите от неефективни инвестиции. По тази причина считаме, че ролята на държавата в случая е максимално да съдейства за внасяне яснота в стратегията и прогнозите за развитие на транспортната дейност, за да спести неефективното влягане на финансови ресурси, което е в интерес не само на операторите, но и на държавата.

Фактът, че териториалните структури /общински съвет на Костенец/ проявяват интерес към прогнозите за развитието на видовете транспорт доказва, че на този етап няма яснота за бъдещото развитие на транспортната дейност като вид и качество.

Възникват въпроси по проекта на **Стратегия за развитие на БДЖ** предвид съдържанието на Стратегията и изнесеното в медиите по отношение на пътническите превози, като:

- приватизация на линии Варна - София и Бургас - София – никъде не е отразено в проекта и ако действително са налице такива намерения, то не е ясно за приватизация на инфраструктурата по цитираните линии ли става въпрос или за експлоатационната дейност по тези направления?
- Ще се създадът ли условия за участие в експлоатационния процес и на външни оператори или подизпълнители?

Очаква се коренна промяна в Законовата и нормативната уредба, свързана с промяна на подходът при разработването и утвърждаването на Национална транспортна схема, условията за достъп до пазара и възлагане на превоз на пътници по РТС – т. 4 от Стратегията – моделът на централизирано финансиране от държавата да бъде променен и компенсирането да преминава през местните власти, които да определят къде то е най-необходимо и към кого да бъде насочвано – железопътен или автомобилен транспорт / в съответствие на редът и условията на Регл. 1370/2007 на ЕС, приложението на който в тези условия също е

невъзможно, доказателство за което е Решение №15919 от 29.11.2013 г. на ВАС по дело за възлагане и изпълнение на поръчка за извършване на обществен превоз на пътници с автобусен транспорт/.

Налице е необходимост от незабавна законодателна инициатива за приемане на Закон за бранша и браншовите структури, като реални съветници и помощници на държавта в процесите на разработка на програми и вземане на решения в областта на транспортната дейност.

Това е база за по плавно адаптиране към произтичащите от стратегията на държавата предпоставки за генерални промени в структурата на пътническите превози и гаранция за безконфликтен преход към новите условия.

Предвид изнесеното до тук предлагаме, да бъдат създадени условия с възможност за участие на външни оператори в обществените превози на пътници по железопътната мрежа на страната и извън нея, както и допускане на подизпълнители в превозната дейност.

С уважение,

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УС НА НСАПБ:

/Г. ТОПАЛОВА/

